

RAPPORT
**TRAFIKUTREDNING
SÖDERHAMNSPORTEN**



**SÖDER
HAMN!**

UTKAST
2019-12-02

UPPDRAG 296787, Detaljplan samt utredning Söderhamnsporten

Titel på rapport: Trafikutredning Söderhamnsporten

Status: Utkast

Datum: 2019-12-02

MEDVERKANDE

Beställare: Söderhamns kommun

Kontaktperson: Jonas Ryberg

Konsult: Isak Brändström, Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ulrika Bylund, Tyréns AB

Kvalitetsgranskare: Martin Johansson, Tyréns AB

SAMMANFATTNING

Tillkommande bebyggelse i enlighet med inriktningen i detaljplanen kommer att utgöras av livsmedelshandel och kontorsverksamhet. Utifrån föreslagen markanvändning har en trafikalstringsberäkning gjorts. Resultatet är att kvarteret väntas alstra totalt ca 3 500 resor per dygn fördelat på 62 procent bil, 4 procent kollektivtrafik, 7 procent cykel och 27 procent gång. För biltrafiken beräknas detta generera cirka 1 700 fordon per dygn (ÅDT).

Skattningen av resande är baserad på Trafikverkets antaganden då resvaneundersökning för Söderhamn saknas. Med tanke på läget i nära anslutning till resecentrum och god cykelinfrastruktur kan andelen kollektivtrafik och cykelresor vara lågt räknat. Samtidigt kan här finnas potential att ytterligare öka andelen cykelresor och kollektivtrafikresor genom satsningar på resecentrum och med fortsatt utbyggd cykelinfrastruktur exempelvis i anslutning till den park vid ån som föreslås i planprogrammet.

Biltrafikflödena har analyserats under det som kallas dimensionerande maxtimme för att beräkna hur anslutningspunkterna till området behöver utformas för att de ska klara av att hantera trafikmängden med god framkomlighet. Ingen av de analyserade lösningarna ger enligt analysen upphov till större trafikstörningar utan beräknas snarare utan problem kunna uppnå en god servicenivå.

Utifrån resultaten av kapacitetsanalysen rekommenderas att en cirkulationsplats etableras för anslutning till planområdet från Söderhamnsporten vid Pinassvägens utfart i höjd med McDonalds. Mark för detta behöver reserveras i detaljplanens plankarta. Alstrat trafikflöde bedöms kunna hanteras med denna anslutning men en ytterligare anslutning mot Södra Tvärleden skulle avlasta Söderhamnsporten som redan idag har ett betydligt högre flöde. Det ger också en ökad flexibilitet om trafikstörningar skulle uppstå (exempelvis vid storhelger då många besöker livsmedelsbutiken). En anslutning mot Södra Tvärleden rekommenderas att utformas som en trevägskorsning med stopplikt för de som kommer från planområdet för att minimera påverkan på framkomligheten på Södra Tvärleden.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1	INLEDNING.....	5
1.1	BAKGRUND OCH SYFTE	5
1.2	PLANPROGRAM SÖDERHAMNSPORTEN	5
2	NULÄGESBESKRIVNING	6
2.1	GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	6
2.2	KOLLEKTIVTRAFIK.....	7
2.3	BILTRAFIK	7
3	TRAFIKALSTRING.....	8
4	FÖRDELNINGSPANALYS	9
5	KAPACITETSPANALYS.....	9
6	ÅTGÄRDSFÖRSLAG	11

1 INLEDNING

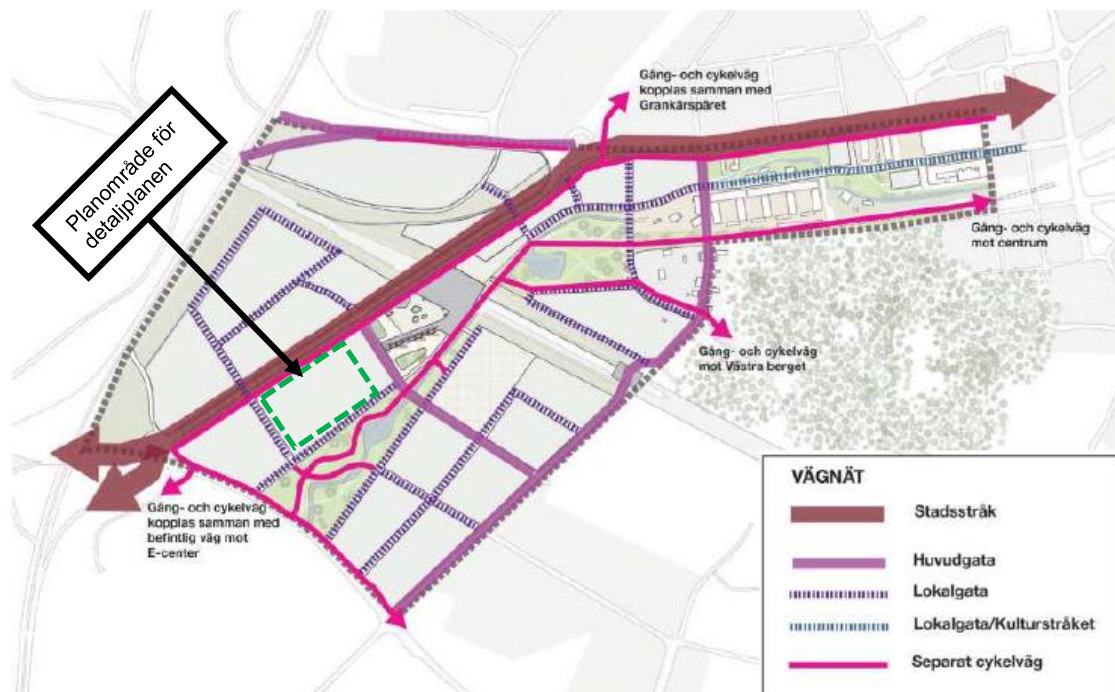
1.1 BAKGRUND OCH SYFTE

Tyréns AB har på uppdrag av Söderhamns kommun tagit fram en trafikutredning som en del av underlaget till detaljplan för Söderhamnsporten med nyetablering av handel och kontor. Markytan som ingår i detaljplanen ligger strax söder om Söderhamns resecentrum och är i dagsläget obebyggd (figur 1). Detaljplanen är en del av ett större område runt resecentrum och Söderhamnsporten som beskrivits i planprogram för Söderhamnsporten.

Syftet med trafikutredningen är att analysera effekterna av etableringen på trafiksituationen i området.

1.2 PLANPROGRAM SÖDERHAMNSPORTEN

Söderhamns kommun har tagit fram ett planprogram för området runt Söderhamnsporten. Programmets inriktning handlar om att utveckla området runt resecentrum och på så sätt integrera resecentrum tydligare i stadsstrukturen. För trafiken finns en tydlig inriktning om att främja gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som ett mer finmaskigt gatunät för biltrafiken etableras. Med fler anslutningar och trafikeringsmöjligheter skapas en jämnare fördelning av trafikflödet.

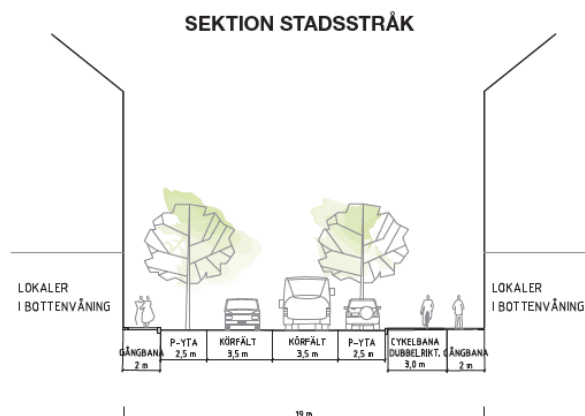


Figur 1 Förslaget vägnät från Planprogram Söderhamnsporten samt läge för detaljplan som trafikutredningen utgör underlag till. Bild: Söderhamns kommun. Bearbetning Tyréns

Det nya gatunät som föreslås i planprogrammet finns redovisat i figur 1. Förslaget innebär nybyggnad av ett antal väg-/gatulänkar, ombyggnation av befintliga sektioner samt nya anslutningar. I direkt anslutning till planområdet ligger Söderhamnsporten som föreslås få en ny utformning med karaktär av stadsgata/stadsstråk. Sektionen

innehåller separat cykelstråk, trädallé och angöringsparkering till intilliggande bebyggelse (figur 2).

Därutöver föreslås nya lokalgator för att ansluta planområdet mot såväl Söderhamnsporten som mot Södra Tvärleden. Vid den stadsdelspark som föreslås etableras direkt öster om planområdet finns en ny GC-väg föreslagen (figur 1).

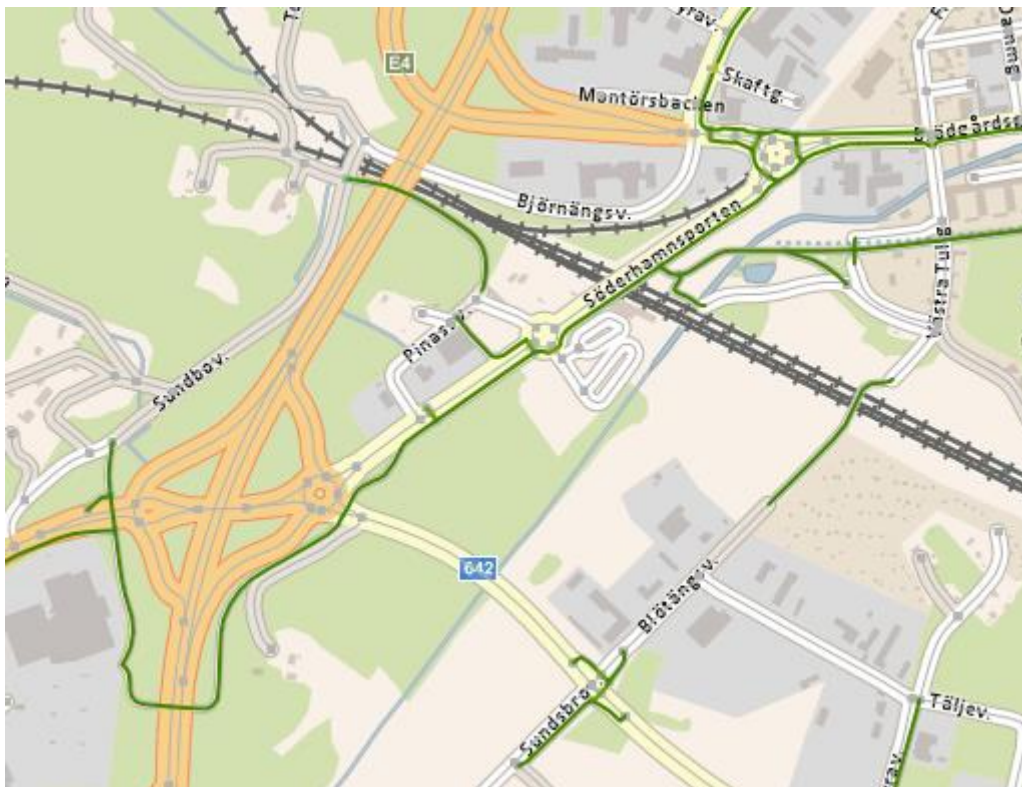


Figur 2 Sektion stadsstråk från Planprogram Söderhamnsporten. Bild: Söderhamns kommun

2 NULÄGESBESKRIVNING

2.1 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Längs med Söderhamnsporten går en separat gång- och cykelväg på sydöstra sidan. GC-vägen knyter samman området med centrala Söderhamn i nordost och handelsområdet E-center i sydväst. Befintliga gång- och cykelvägar syns i kartan i figur 3.



Figur 3 Befintliga gång- och cykelvägar markerade i grönt. Bild: Trafikverket

Det fanns vid tidpunkten för utredningen inga tillgängliga mätningar av cykeltrafiken i området.

2.2 KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdet ligger i direkt anslutning till Söderhamns resecentrum med både regionaltåg- och fjärrtågtrafik (SJ snabbtåg och X-tåget). Ett flertal regionala busslinjer angör också resecentrum (där de mest frekvent trafikerade är linje 64 och linje 100). Lokalbusslinje 1 går längs Söderhamnsporten och förbinder området med såväl E-center som Söderhamns centrum. Utöver bussangöringen inne vid resecentrum finns även hållplatser för busstrafik på Söderhamnsporten vid befintlig cirkulationsplats utanför resecentrum.

2.3 BILTRAFIK

Söderhamnsporten är en del av stadens övergripande huvudnät för biltrafik och den huvudsakliga infarten till Söderhamn för de som kommer från E4 söderifrån. Trafikmätningar har genomförts på Söderhamnsporten vid infarten till McDonalds samt öster om järnvägen. Båda mätningarna utfördes 2014 och trafikflödet ligger på liknande nivåer i båda punkterna: 10 740 ÅDT vid infart McDonalds och 10 200 öster om järnvägen. I båda punkterna är andelen tung trafik 3 procent vilket är en relativt låg andel. Maxtimmen inträffar kl 16-17 och utgör knappt 10 procent av den totala trafiken. Skyltad hastighet på Söderhamnsporten och anslutande Pinassvägen är 40 km/tim.

Södra Tvärleden/väg 642 är en statlig regional väg. Trafikflödet uppmättes 2016 till 5 310 ÅDT varav den tunga trafiken utgjorde 9 procent. Skyltad hastighet på Södra tvärleden är 70 km/tim.

Både Söderhamnsporten och Södra tvärleden är rekommenderade vägar för farligt gods.

Intill resecentrum finns en pendlarparkering med ca 200 platser. Beläggningen är hög och enligt uppgift från Söderhamns kommun och Region Gävleborg finns behov av ytterligare ca 50 platser.

I och med att en del av dessa platser ligger inom planområdet och på mark föreslagen för bebyggelse kommer dock ett ytterligare underskott att uppstå. I planprogrammet finns ett område utpekad för anläggande av nya pendlarparkeringar öster om ån med åtkomst via den nya bro som planeras (figur 4).



Figur 4 Planprogram för Söderhamnsporten. Ny lokalisering för parkering syns som nummer 10. Bild: Söderhamns kommun

3 TRAFIKALSTRING

För att beskriva trafikallstringen till följd av den planerade markanvändningen enligt planförslaget har en beräkning genomförts i Trafikverkets trafikallstringsverktyg.

Verktyget skattar antal resor per dygn som alstras till följd av tillkommande verksamheter. Utifrån exploateringsens lokalisering och tillgång till kollektivtrafik samt förutsättningar för gång- och cykeltrafik skattas en färdmedelsfördelning.

Det exakta innehållet i planen är ännu inte fastslaget men inriktningen i detta läge är ca 3 000 BTA kontorsyta och 3 500 BTA handelsyta (livsmedelsbutik). Detta beräknas i allstringsverktyget ge ca 3 500 resor totalt. Dessa resor fördelar sig på 2 160 bilresor, 150 kollektivtrafikresor, 260 cykelresor och 960 gångresor.

Färdmedelsfördelningen baseras på Trafikverkets antaganden. Andelen cykel- och kollektivtrafikresor kan vara lågt räknade med tanke på planområdets läge med närhet till både resecentrum och god cykelinfrastruktur.

Varje bil antas i genomsnitt transportera 1,2-1,5 personer beroende på ärende. Det innebär att antalet personbilar per dygn som alstras från kvarteret beräknas till ca 1 600 ÅDT. Till detta bedöms ytterligare ca 70 ÅDT nyttotrafik (exempelvis service och godsleveranser) tillkomma. Det ger att kvarteret totalt sett bedöms alstra 1 670 ÅDT.

Den del av planen som utgörs av kontorsverksamhet beräknas alstra markant färre resor än den del som utgörs av handelsyta (ca 12% av resorna för kontor och ca 88% av resorna för handel). De resor som sker till och från kontorsdelen kommer att koncentreras till två tidpunkter – en vid arbetsdagens start då de flesta ska in till området och en vid arbetsdagens slut då de flesta ska ut från området.

Handelsverksamheten ger upphov till ett större antal resor generellt och ett större antal bilresor. Här är omsättningstiden på parkerade bilar också kortare. Resor till livsmedelsbutiken sker under butikens öppettider men kan generellt antas ha en peak under eftermiddagarna i samband med arbetsdagens slut och någon timme efter det.

Där kontorsverksamheten främst genererar trafik under vardagar (kontorsarbetstid), genererar handelsverksamheten även trafik under helger.

Det dimensionerande biltrafikflödet utgörs av maxtimmestrafiken. För Söderhamnsporten ligger maxtimmestrafiken på cirka 10 procent av den totala årsdygnstrafiken. Detta är inget unikt mönster för Söderhamnsporten utan det brukar normalt ligga mellan cirka 10-12 procent.

Då etableringen som föreslås har fokus på livsmedelshandel kan ett något annorlunda trafikmönster förväntas med fler som väljer att handla vid liknande tidpunkter. För att ta höjd för detta har maxtimmestrafiken i kapacitetsberäkningarna antagits ligga på 15 procent av den totala årsdygnstrafiken, dvs. drygt 250 fordon under den dimensionerande timmen (f/Dh).

Indata (f/Dh) till kapacitetsanalysen utgörs alltså av 10 procent av det totala trafikflödet på Söderhamnsporten och Södra Tvärleden samt 15 procent av det totala alstrade flödet från planområdet.

4 FÖRDELNINGSPANALYS

Den trafik som beräknas alstras från tillkommande kontors- och handelsverksamhet i området kommer troligen inte att vara helt ny-genererad utan det kommer till viss del handla om de som redan trafikerar Söderhamnsporten och Södra Tvärleden som väljer att stanna till på vägen till eller från andra ärenden. Det kommer troligen även finnas en del omflyttning från de som handlat på andra livsmedelsbutiker som nu väljer att handla på denna istället. Det innebär att den alstrade trafiken egentligen inte bara kan adderas till befintlig trafik utan att ett antagande behöver göras om hur stor del av den trafik som redan rör sig på Söderhamnsporten och Södra Tvärleden som kommer att trafikera in på planområdet.

Då det är mycket svårt att skatta denna fördelning (särskilt då resvaneundersökning saknas) har kapacitetsberäkningarna gjorts utifrån ett antagande om att tillkommande trafik är ny-genererad. Detta tillsammans med det väl tilltagna antagandet om att maxtimme trafiken utgör 15 procent av totaltrafiken för planområdet ger att kapacitetsanalysen troligen bygger på väl tilltagna siffror.

Två alternativa scenarion har studerats:

- Scenario 1 – en anslutning till området (Söderhamnsporten)
- Scenario 2 – två anslutningar till området (Söderhamnsporten och Södra Tvärleden)

I det första scenariot har antagits att trafiken som ska in och ut från området enbart har en anslutning – en ny korsning mot Söderhamnsporten i höjd med Pinassvägen (McDonalds).

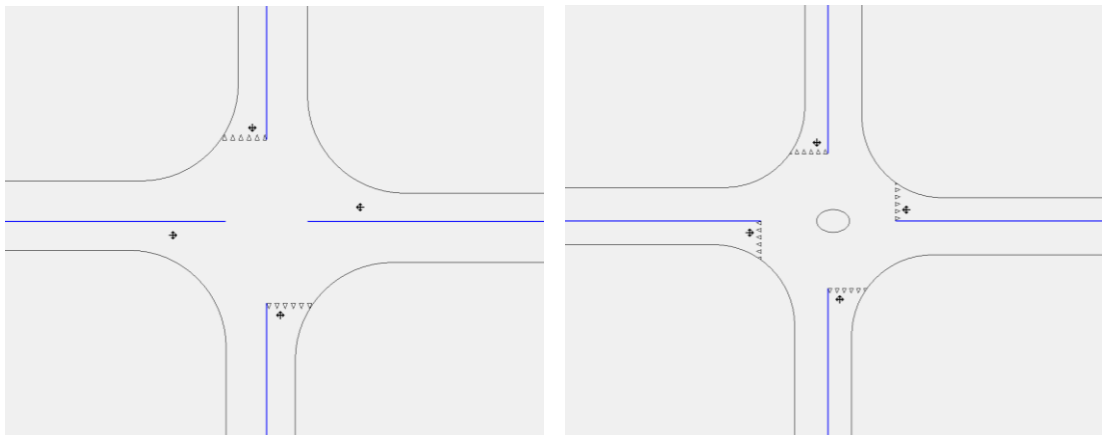
I det andra alternativet ingår utöver denna anslutning även möjligheten att angöra området från Södra Tvärleden. I detta fall har antagits att 60 procent av den alstrade trafiken kommer att trafikera korsningen med Söderhamnsporten och 40 procent korsningen med Södra Tvärleden.

Om all den alstrade trafiken skulle vara ny-genererad på Söderhamnsporten och Södra Tvärleden skulle det ge att trafiken på Söderhamnsporten ökade från 10 740 ÅDT till 12 440 ÅDT i scenario 1 respektive 11 760 ÅDT i scenario 2. I enlighet med resonemanget ovan kommer dock inte all alstrad trafik vara ny-genererad.

5 KAPACITETSPANALYS

Utformning av korsningslösningar behöver dimensioneras för att kunna hantera tillkommande trafikolymer utan alltför stora trafikstörningar. För att analysera risken för trafikstörningar i form av t.ex. köbildning har beräkningar gjorts i programmet Capcal. I programmet går det att beräkna belastningsgraden på olika ben i en korsning. Belastningsgraden kan definieras som kvoten mellan aktuellt flöde och korsningens kapacitet.

För att uppnå godtagbar servicenivå – dvs. framkomlighet – enligt VGU (vägar och gators utformning) anger Trafikverket att belastningsgraden inte bör överstiga 1,0. Den önskvärda servicenivån ligger enligt VGU på 0,6 för korsningstyp A-C (mindre korsningar) respektive 0,8 för korsningstyp D (cirkulationsplats).



Figur 5 Schematisk bild över analyserade korsningstyper i Capcal (fyrvägskorsning t.v. respektive cirkulationsplats t.h.)

Två olika korsningstyper har testats för anslutningen mot Söderhamnsporten. Den ena varianten är en fyrvägskorsning där trafik in och ut från planområdet samt Pinassvägen har väjningsplikt i förhållande till Söderhamnsporten. Den andra varianten innebär en cirkulationsplats i samma läge.

Med endast en anslutning till området (scenario 1) beräknas belastningsgraden för en fyrvägskorsning mot Söderhamnsporten till 0,3. Beräkningar har gjorts både med och utan vänstersvängfält. Med vänstersvängfält blir belastningsgraden marginellt lägre än utan. För en cirkulationsplats i samma läge beräknas belastningsgraden till 0,4.

Med två anslutningar till området skulle en fyrvägskorsning mot Pinassvägen ge en belastningsgrad på knappt 0,3 med vänstersvängfält och ca 0,3-0,4 utan vänstersvängfält. En cirkulationsplats beräknas få en belastningsgrad på 0,4.

En cirkulationsplats mot Södra Tvärleden i den södra förlängningen av planområdet ser vid kapacitetsanalysen inte ut att medföra några kapacitetsproblem. Belastningsgraden vid maxtimme beräknat enligt ovan blir cirka 0,1-0,2. En trevägskorsning i samma läge med stopplikt för de som ska ut från planområdet ger en liknande belastningsgrad (ca 0,1-0,2).

Samtliga analyserade alternativ ligger inom det som enligt VGU klassas som önskvärd servicenivå. Det vill säga riskerna för trafikstörningar bedöms små. Som har beskrivits ovan är maxtimme trafiken högt räknad i denna trafikutredning vilket också innebär att ytterligare höjd tagits i kapacitetsberäkningarna.

Kapacitetsberäkningen har även stresstestats för att se hur mycket högre trafikflöde som kan hanteras innan problem uppstår. För korsningen mot Söderhamnsporten konstateras att en ansträngd situation (belastningsgrad >0,8) uppstår vid en ökning av trafiken med 80 procent från dagens situation i det fall korsningen utformas som en cirkulationsplats. Med en utformning som fyrvägskorsning börjar kapaciteten vara ansträngd redan vid en ökning med 30 procent. I korsningen mot Södra Tvärleden är kapacitetssituationen god och några kapacitetsproblem ser inte ut att uppstå även om trafiken ökar.

I denna utredning har enbart anslutningarna in och ut från planområdet analyserats. I närheten av planområdet finns två cirkulationsplatser på Söderhamnsporten, en med anslutning till Södra Tvärleden och vidare mot E4 samt en med anslutning till resecentrum. Dessa har inte analyserats men kan behöva ses över till följd av de

utvecklingsplaner som finns i planprogrammet. För att svara på denna fråga krävs dock en simulering av trafiken i ett större perspektiv.

6 ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Planens läge med närhet till bra gång- och cykelstråk samt både lokal och regional buss- och tågtrafik skapar goda möjligheter för att lösa en del av trafikförsörjningen med gång, cykel och kollektivtrafik. För att underlätta för gående och cyklister är det viktigt att säkerställa fortsatt god funktion i GC-stråket längs Söderhamnsporten. Det gäller exempelvis den punkt där GC-vägen kommer att korsas av infarten till området för biltrafik. Denna överfart behöver hastighetssäkras samtidigt som GC-vägen också ges goda anslutningsmöjligheter in till planområdet. Detsamma gäller om GC-vägen får en förlängning längs med Södra Tvärleden i enlighet med planprogrammet.

I de skisser som ligger till grund för detaljplanen har gång- och cykelangöring med cykelparkering skisserats vid livsmedelsbutikens entré mot Söderhamnsporten.

Den gång- och cykelväg som skisseras genom stadsdelsparken vid ån i planprogrammet skulle ytterligare öka möjligheterna för gång- och cykeltrafik till området i och med att den får en genare sträckning i en attraktiv miljö.

Kollektivtrafikförbindelserna till resecentrum är redan idag goda. Kommunen har planer på att fortsatt utveckla resecentrum till en attraktivare miljö för kollektivtrafikresenärer och att integrera resecentrumet mer med tillkommande bebyggelse. Andelen resenärer som väljer kollektivtrafiken för att handla livsmedel är generellt låg men i Söderhamn finns möjlighet med kombinationsresor för pendlare som i byte mellan buss/tåg och cykel eller bil kan passa på att handla på vägen hem från arbetet.

Biltrafik till livsmedelsbutiker varierar över året med tydliga toppar vid t.ex. jul och midsommar. Att dimensionera väg- och gatuinfrastrukturen för dessa händelser kan dock innebära att trafiksystemet under resterande del av året är överdimensionerat med risk för ineffektivitet utifrån både ekonomi och markanvändning.

I planarbetet har ett förslag skisserats för gatustrukturen inom planområdet. Det planeras för två anslutningar, en mot Söderhamnsporten och en mot Södra Tvärleden. Kapacitetsanalysen som har genomförts visar att båda dessa ska kunna vara genomförbara utan att det uppstår några allvarliga trafikstörningar. Belastningsgraden ligger väl inom önskvärd servicenivå enligt VGU både i det scenario där enbart anslutning mot Söderhamnsporten etableras och i det scenario där båda anslutningarna etableras.

Med två anslutningar ökar flexibiliteten i systemet – om den ena börjar gå full söker sig trafikanterna till den andra och därigenom sker en avlastning som gör att eventuella trafikstörningar minimeras. En anslutning mot Södra Tvärleden kan även underlätta logistiken för transportfordon till handelsetableringen då trafikflödet är betydligt lägre på Södra Tvärleden än på Söderhamnsporten samt med tanke på den omdaning av Söderhamnsporten som föreslås i planprogrammet. Behovet av en ytterligare anslutning kan komma att öka med ytterligare verksamhet direkt söder om planområdet.

Svårigheten med att etablera en anslutning mot Södra Tvärleden är dock det relativt korta avståndet mellan befintlig cirkulationsplats och den bro som går över ån (ca 200

m). Det korta avståndet mellan befintlig cirkulationsplats och ytterligare en cirkulationsplats innebär att hastigheten behöver sänkas från dagens 70 km/tim. Utifrån den aspekten är en trevägskorsning med stopplikt att föredra då det möjliggör att upprätthålla hastigheten.



Figur 6 Cirkulationsplats längs stadsgata i Borlänge. Bild: Google Maps

Att ansluta Söderhamnsporten genom att bygga om befintlig trevägskorsning mot Pinassvägen till en cirkulationsplats med fyra ben är en god lösning för trafikförsörjningen till planområdet. Trots tillkommande trafik från planområdet kommer den dimensionerande trafikströmmen fortsatt gå längs Söderhamnsporten. (Den svängande trafiken kommer att vara en relativt liten del av den totala trafikvolymen.) Kapaciteten i cirkulationsplatser är generellt sett hög samtidigt som trafiksäkerheten också är hög då cirkulationsplatsen naturligt tar ned hastigheten. En cirkulationsplats dimensionerad för de flöden som gäller vid Söderhamnsporten kan också ta mindre utrymme i anspråk i förhållande till exempelvis en fyrvägskorsning med vänstersvängfält. Det finns goda möjligheter att kombinera Söderhamnsportens framtida utformning som stadsstråk med en cirkulationsplats. (Se bildexempel från Borlänge i figur 5 ovan.)

Det skulle även vara möjligt att istället för cirkulationsplats etablera en fyrvägskorsning i samma läge. Då det dimensionerande flödet kommer att gå på Söderhamnsporten skulle väjningsplikt etableras för de som ska ut från planområdet. För de som kommer från Söderhamn och ska svänga vänster in till planområdet kan korsningen utformas med vänstersvängfält som minskar risken för köbildning på Söderhamnsporten.

En fyrvägskorsning i detta läge uppvisar i kapacitetsanalysen inte några större trafikstörningar. Belastningsgraden blir något lägre i en fyrvägskorsning och skillnaden blir att Pinassvägen och utfarten från planområdet får väjningsplikt vilket innebär att risken för köbildning flyttas dit istället för på Söderhamnsporten. Om trafiken ökar framöver behöver dock fyrvägskorsningen åtgärdas redan vid 30 procent ökning medan en cirkulationsplats inte ska behöva åtgärdas förrän trafiken ökar med 80 procent. Därav är cirkulationsplatsen ett mer långsiktigt alternativ.

Den funktion för gångtrafik som finns i och med befintligt övergångsställe över Söderhamnsporten i höjd med bensinmacken bör finnas kvar. I samband med etablering av en cirkulationsplats eller fyrvägs korsning finns goda möjligheter att hastighetssäkra övergångsstället för ökad trafiksäkerhet. Gångflödet i den aktuella punkten bedöms dock inte vara i den omfattningen att det skulle påverka framkomligheten/kapaciteten i korsningen i någon större omfattning.

En fråga som har lyfts under trafikutredningens gång är huruvida det är en god idé att ansluta planområdet även i den östra/nordöstra änden mot resecentrum och mot planerad väg över ån österut. Detta skulle möjliggöra etablerandet av en ny gata som knyter samman resecentrum med Södra Tvärleden och på så sätt avlastar Söderhamnsporten. På så vis skulle busstrafikering kunna ske genomgående förbi planområdet istället för den vändslinga som idag finns vid resecentrum. En sådan lösning riskerar dock medföra att personbilstrafik hamnar i konflikt med och försämrar framkomligheten för busstrafiken som ska in till resecentrum vilket inte är ett önskvärt scenario. Att öppna upp en anslutning i det läget skulle kräva en mer djupgående analys om vilka trafikregleringar som behövs för att säkerställa att påverkan på busstrafiken minimeras.

Utifrån resultaten i trafikutredningen rekommenderas att en cirkulationsplats etableras för anslutning till planområdet från Söderhamnsporten vid Pinassvägens utfart i höjd med McDonalds. Mark för detta behöver reserveras i detaljplanens plankarta. Alstrat trafikflöde bedöms kunna hanteras med denna anslutning men en ytterligare anslutning mot Södra Tvärleden skulle avlasta Söderhamnsporten som redan idag har ett betydligt högre flöde. Det ger också en ökad flexibilitet om trafikstörningar skulle uppstå (exempelvis vid storhelger då många besöker livsmedelsbutiken). En anslutning mot Södra Tvärleden rekommenderas att utformas som en trevägs korsning med stopplikt för de som kommer från planområdet för att minimera påverkan på framkomligheten på Södra Tvärleden.